Dla członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa bezpłatnie

WIADOMOŚCI L. O. P. P.

KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO W POZNANIU

Rok II	Poznań, kwiecień 1926	Nr. 9

Śp. J. E. Ks. Kardynał Prymas Dalbor.

Zgon J. E. Ks. Kardynała Prymasa Dalbora jest ciężkim ciosem dla Poznańskiego Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa. W osobie Jego Eminencji stracił Komitet nasz troskliwego opiekuna, gorącego zwolennika prac Ligi, w zrozumieniu zadań instytucji świecącego zaszczytnym przykładem całemu społeczeństwu Wielkopolski. Jako Prezes Rady Nadzorczej Komitetu zapisał się Zmarły Książe Kościoła złotymi zgłoskami w dziejach Obrony Powietrznej Państwa.

Dzisiaj, gdy śp. J. E. Ks. Kardynał Prymas dr. Dalbor spoczął snem wieczystym, poczytujemy sobie za obowiązek przypomnieć szerszemu ogółowi słowa Dostojnego Zmarłego, rzucające nowy snop promieni na postać Arcypasterza-Polaka.



W dniu 18-go grudnia 1923 roku odbywało się Nadzwyczajne Walne Zebranie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Pałacu Arcybiskupim.

Zagajając Zebranie, wypowiedział śp. Ks. Kardynał Prymas słowa niezapomniane:

— Nie dziwcie się, że miejscem Zebrania, poświęconego obronie zbrojnej, jest Pałac Arcybiskupi, siedlisko Pokoju i Miłosierdzia. Sprawa, dla której zebraliśmy się, wymaga współpracy duchowieństwa i świeckich, cywilnych i wojskowych, albowiem Obrona Powietrzna Państwa jest obroną Ojczyzny i Wiary.

Natchnione słowa Prymasa Polski niech będą światłem przewodniem dla tysiącznych rzesz Obywateli kraju, grupujących się w szeregach Ligi Obrony.

Każdy członek L. O. P. P. powinien prenumerować organ urzędowy „LOT POLSKI"!

Wspaniały rozwój lotnictwa w r. 1925.

W zdumiewającem tempie rozwija się lotnictwo, rok każdy przynosi rezultaty niespodziewane we wszystkich jego dziedzinach. Równorzędnie z postępem techniki coraz śmielsze i coraz trudniejsze zadania pokonuje pilotaż. W ścisłym związku z rajdami i przelotami — jako ich wynik bezpośredni — rozgałęzia się na wielkich przestrzeniach sieć linij komunikacji powietrznej. Statystyka rekordów wykazuje długie kolumny cyfr, z których jedne prześcigają drugie: rośnie szybkość lotu i jego wysokość, przedłuża się czas szybowania, zarówno z zamkniętym silnikiem jak i na bezmotorowych płatowcach, zwanych szybowcami; loty bez lądowania przekroczyły już dawno ramy jednej doby. Połączenie lotnicze tanieje — redukuje się ilość koni w silnikach, pochłaniających coraz mniej benzyny. Samolot wchodzi w okres popularyzacji, poczyna być groźnym konkurentem samochodu i kolei żelaznej.

Postać stereotypowego podróżnego z walizą, przedstawiającego na wykresach statystycznych ilość przewiezionych płatowcami pasażerów, wyolbrzymia się z każdym miesiącem, stając się wielkoludem w porównaniu do małych figurek z lat ubiegłych. Ilość przelecianych kilometrów i długość linij komunikacyjnych świata zawija się długim wężem wielokrotnie dokoła równika, którego obwód wynosi 40678 km. W urzędach pocztowych wszystkich państw okienka poczty lotniczej skupiają setki nabywców specjalnych znaczków lotniczych, którzy polecają nawet zwykłą codzienną korespondencję obsłudze powietrznej. A na ulicach wielkich miast zagranicznych przestają zwracać uwagę przechodniów auta, ciągnące za sobą na lotniska małe, złożone samolociki sportowe, t. zw. awjonetki, do których zmontowania i zapuszczenia motoru wystarcza jedna para rąk. Członkowie i członkinie Klubów Lotniczo-Sportowych, piloci i pilotki amatorzy, korzystają z pogody i wolnego czasu, by dla rozrywki, gwoli nacieszenia się pięknem krajobrazu lotniczego, polecieć na spacer — na wieś albo nad morze.

Nietylko człowiek korzysta już z kabin płatowców: z Londynu do Paryża na partję tennisa, z Angory do Pragi w sprawie handlowej — to rzecz codzienna — samolot transportowy unosił już w swoim wnętrzu psa, konia, lwa, lamparta i tygrysa, a nawet niedźwiedź latał! W życiu człowieka droga powietrzna była już pierwszą — i prowadziła na miejsce spoczynku: niemowlę leciało na chrzest, a w Shawbury w Anglji lądował samolot, wiozący trumnę ze zwłokami George'a Powell'a.

Już trudno byłoby wyliczyć, do ilu celów służy dzisiaj aparat lotniczy: korzysta z niego nauka i posługuje się nim wojna, niesie on zniszczenie i krzewi oświatę. Czasem zaś jest widownią scen niespodziewanych: oto „menu" śniadania, wydanego na sześć osób przez holenderskiego przemysłowca lotniczego, Fokkera, na pokładzie jego płatowca nad Detroit w Stanach Zjednoczonych: coctail, selery, oliwki, kotlet Pożarski, gruszki „Bonne Femme", ciastka, cygara, papierosy i woda mineralna.

Przegląd nowych typów samolotów, wybudowanych w roku 1925, zająłby gruby tom, obficie ilustrowany. Nasze szpalty nie pozwalają nawet na pobieżne wyszczególnienie tych aparatów, pochodzących z fabryk różnych państw, aparatów o najbardziej urozmaiconej konstrukcji, zastosowanych do najrozmaitszych celów i klimatów. Najlepiej przeto — pragnąc dać pogląd na bogactwo skali samolotów — zaznajomić Czytelnika z okazami krańcowymi.

Słynne zakłady Farmana we Francji, posiadające własne linje lotnicze Paryż—Londyn i Paryż—Bruksela—Amsterdam, oddały do użytku komunikacji pasażerskiej nowy „aerobus", przewyższający tak rozmiarami jak urządzeniem wewnętrznem istniejące dotąd samoloty komunikacyjne. „Farman Super-Goliath" jest to dwupłatowiec o rozpiętości 35 metrów, długości 19,7 m, wysokości zaś 6,5 m. Cjężar „Super-Goliatha" wynosi 7 150 kg, ładowność — 4 500 kg. Samolot ten ma cztery motory, każdy siły 500 koni motorowych, ogółem przeto rozporządza „Super-Goliath" 2 000 MK. Szybkość średnia przewyższa znacznie normalną szybkość innych aparatów komunikacyjnych, wynosi ona bowiem 190 kilometrów na godzinę. Warto również wspomnieć o wielkim dwupłatowcu „Vanguard", wyprodukowanym przez warsztaty Rollce-Royce i przeznaczonym do lotów nocnych na linji Paryż—Londyn. „Vanguard", o dwóch silnikach po 600 MK, mieści 20 osób. Urządzenie kabiny jest luksusowe, pasażerowie korzystają na pokładzie z usług restauracji, mają pod ręką radjo-telefon i wszystkie najświeższe czasopisma.

Cały szereg większych i mniejszych aparatów dzieli opisanych olbrzymów powietrznych od biegunowo odległych od nich awjonetek czyli samolotów sportowych małej mocy. Jak już wyżej wspominaliśmy, ruch w lotnictwie sportowem wzmaga się zagranicą ogromnie, coraz to nowi konstruktorzy oblatują swe samolociki. W chwili, gdy się pisze te słowa, możemy już — jako przykład awjonetki — omówić polski samolot sportowy braci Działowskich z Bydgoszczy, będący drugim zale-

dwie z rzędu dziełem polskiem na polu lotniczo-sportowem. Awjonetka „D. K. D." Działowskich— to jednopłat o rozpiętości 8,4 m a długości 5,5 m, ważący 220 kg. Za jednoosobową kabiną pasażerską o trzech oknach mieści się siedzenie pilota. Silnik 30-konny zużywa na godzinę zaledwie 6 litrów benzyny, przyczem szybkość awjonetki wynosi 100 kilometrów na godzinę. Podróż przeto na „D. K. D." jest tańszą od trzeciej klasy kolei i odbywa się w czasie znacznie krótszym i daje bez porównania więcej satysfakcji, niż pobyt kilkugodzinny w dusznym przedziale wagonu, w tłoku i niewygodzie. Czy ma przyszłość lotnictwo sportowe? Odpowiedź jest bardzo łatwa.

Jednym z najciekawszych rozdziałów w historji lotnictwa są wielkie przeloty i rajdy. Obfitego materjału z tego zakresu dostarczył rok ubiegły. Był on widownią istnego wyścigu międzynarodowego, mającego na celu wykazanie zalet aparatów, nakreślenie na mapie świata wielkich linij pokonanych przestrzeni, położenie podwalin pod liczne projektowane stałe szlaki powietrzne. Wykonanie poleconego zadania lub zrealizowanie własnego śmiałego przedsięwzięcia przynosiły zasłużone laury pilotom, których imiona notowały kroniki lotnicze całego świata. Rok 1925 dał szereg wielkich podróży, z tych 14 najbardziej zasługuje na uwagę, a na liczbę piętnastu — 4 są dorobkiem Francji. Wyszczególniamy w ogólnych zarysach wspominane loty:

Z ramienia Towarzystwa Latécoère, utrzymującego komunikację między Francją i Marokkiem, udała się do Ameryki Południowej pod przewodnictwem ks. Karola Murata, misja naukowa, by zbadać na miejscu teren pod przyszłą linję powietrzną, mającą połączyć Brazylję z Argentyną. Trzy samoloty misji odbyły w dniu 14 stycznia lot z Rio de Janeiro, stolicy Brazylji, do Buenos-Ayres, stolicy Argentyny, przelatując w przeciągu 14 godzin 2 300 klm;

Szef lotnictwa cywilnego Anglji, sir Sefton Brancker, ze światowej sławy pilotem Alanem Cobhamem, przebyli 27 200 klm w czasie 210 godzin lotu, odbywając czteromiesięczną podróż z Londynu do Indyj, docierając do Rangunu na granicy Sjamu i powracając do stolicy Wielkiej Brytanji. Tu również wchodziły w grę projekty komunikacyjne: chodziło o przygotowanie linji z Europy do Indyj. Podczas pobytu w Indjach pilot Cobham przez 3 godziny latał nad Himalajami, najwyższemi górami kuli ziemskiej, czynem swym dając sferom naukowym nadzieję zdobycia szczytu Everest drogą powietrzną.

Przestrzeń 17 000 klm pokonać miała wyprawa płk. de Goysa, udająca się dwoma czteromotorowymi samolotami wgłąb Afryki, do jeziora Czad. W wyprawie tej brali udział najlepsi piloci wojskowi Francji (Pelletier Doisy). Jednakowoż, po przebyciu 9 300 klm, zdarzyła się w Niamey katastrofa: jeden z samolotów wywrócił przy starcie kozła. Wobec śmierci radjotelegrafisty i ciężkich ran, odniesionych przez resztę załogi, wyprawa została wycofana z Afryki.

Lepiej spisali się rodacy de Goysa, Lemaitre i Arachard, udający się również do Afryki, lecz na jej brzeg zachodni, do Dakaru w Senegalji. Był to lot brawurowy, lot nad rozżarzonymi piaskami, lot na przestrzeni 13 000 klm, dokonany w przeciągu 86 godzin 55 minut. Piloci odbywali nieraz przeloty nocne, a jeden z przelotów trwał godzin 27!

Szwajcar Mittelholzer, na niemieckim metalowym Junkersie, bije rekord szybkości podróży, przebywając 6 000 klm w ciągu 17 godzin lotu efektywnego. Z Zurychu wyruszył on do Teheranu, stolicy Persji, i mimo trudności, czynionych mu przez władze tureckie, dopiął swego celu. Lot Mittelholzera stanowi treść niezmiernie interesującego pamiętnika, pióra pilota.

Adwokat Thieffry, jeden z „asów" lotnictwa belgijskiego, walcząc z dusznym upałem, przelatuje nad piaskami pustyni i dziewiczemi lasami, by z chwałą dotrzeć do celu podróży — stolicy Konga Belgijskiego, Leopolville'u. Odległość tej drugiej stolicy belgijskiej od miejsca startu — Brukseli — wynosi 8 100 klm.

Portugalczycy, kpt. Correia i por. da Silva, lecą z Lizbony do Gwinei Portugalskiej (4 060 klm).

Major de Pinedo odbywa najdłuższy z dotychczasowych rajdów (55 000 klm, Włochy — Australja —Japonja — Włochy).

Zdobywca bieguna południowego, Norweg Amundsen, stara się zdobyć biegun północny na metalowych Dornier Walach. Z braku benzyny ląduje jednak po drodze — i na szereg tygodni ginie bez wieści. Powrócił przecież do kraju, nieomal zmartwychwstały dla świata, nie rezygnując ze zdobywczych planów, które zrealizować zamierza, znów drogą powietrzną, w roku bieżącym.

Wspaniale zdaje egzamin lotnictwo sowieckie: z doświadczenia pilotów i sprawności własnych silników, — lotem z Moskwy do Pekinu. Nad tajgą, nad dzikimi lasami Syberji, przelecieli 7 000 klm. W aparatach pracowały silniki „Bolszewik".

Japończycy Abe i Kawaczi, by rewizytować Francuza Pelletier Doisy, w 18 etapach pozostawili za sobą przestrzeń 13 300 klm, dzielącą Tokjo od Paryża.

Rodgers i Snody, Amerykanie, startują w San-Francisco 31. sierpnia, by dotrzeć do Honolulu (4 000 klm). Snody po 550 klm spotyka torpedowiec i woduje. Mimo burzy na Oceanie Spokojnym —

Rodgers mknie dalej. O godz. 19,15 sygnalizuje poraz ostatni, że znajduje się w odległości 350 klm od celu. Poraz ostatni. Mijają trzy tygodnie. 11. września łódź podwodna R—4 spotyka wodnopłatowiec Rodgersa i jego wygłodzoną załogę na 25-ym kilometrze od wyspy Kayai z archipelagu wysp Hawajskich.

Wrzesień był miesiącem chwały lotnictwa polskiego. Obok wielkich imion lotniczych Francji, Anglji, Japonji czy Portugalji — godnie wypełniła swą rubrykę Polska. Ten blask imienia polskiego w dziedzinie przelotów zawdzięcza kraj nasz pułkownikowi Ludomirowi Rayskiemu. Rayski — to znany dawno „as". W dniu 16. września odlatuje on z mechanikiem Kubiakiem z Paryża na aparacie Breguet XIX i w ciągu 6 dni — w tem 47 godzin 20 min. lotu, przebywa przestrzeń 7 850 klm. Oto wytyczne tego imponującego rajdu: Paryż Madryt — Casablanca — Tunis — Ateny — Konstantynopol — Warszawa. Lot ten pod każdym względem dorównał przelotowi znanego już nam Arachard'a, który również w 1925 r., niedługo przed Rayskim, w ciągu 65 godzin (3dni) odbył lot długości 8 000 klm, mianowicie — po odlocie z Paryża — w ciągu tak krótkiego czasu — lądował po kolei w Konstantynopolu, Moskwie, Warszawie, Kopenhadze i Paryżu. Rajd płk. Rayskiego, aczkolwiek trwał dłużej, lecz obfitował w niezmiernie niebezpieczne momenty lotów nad górami Hiszpanji, nad morzem Śródziemnem (a leciał Rayski na płatowcu lądowym). Słusznie więc prasa zagraniczna okrzyknęła czyn naszego rodaka, jako podziwu godny.

Na polu lotów bez motoru, t. zw. lotów szybowych, najwspanialsze rezultaty dały zawody francuskie w Vauville: pilot Massaux latał na szybowcu przez 10 godz. 19 min. 52 sek. Pilot Anger wzniósł się bez motoru na wysokość 720 metrów! Nasze loty szybowe w Gdyni, ze względu na nieszczęśliwie obrany teren, dały wyniki minimalne. Najdłuższy czas lotu wynosił 1 m. 5 sek. Doskonały wynik lotu z zamkniętym motorem osiągnął we Francji pilot sierż. Wernert, utrzymując się w powietrzu 9 godz. 17 min. Landry, pilot Farmana, latał bez przerwy 45 godz. 11 min. 59 sek. Blisko dwie doby! W roku 1925 lotnicy francuscy zdołali się wznieść na wysokość przeszło 12 000 m i pobili światowy rekord szybkości: na samolocie Bernard rozwinięto szybkość 448 kilometrów na godzinę!

Oto bilans lotniczy za rok ubiegły. Przemawia sam za siebie. S. M. G.

Praca L. O. P. P. w 1925 r.

Znów minął rok. Drugi rok naszego istnienia, pierwszy rok „Wiadomości LOPP". Stajemy przed naszymi Czytelnikami — Członkami Ligi — by zdać sprawę z dokonanych dzieł, których realizację zawdzięczamy Wam, patryjotyczni Obywatele Rzeczypospolitej, skupieni pod sztandarem Powietrznej Obrony! Nie wstydzimy się naszego bilansu. Wy bądźcie dumni z niego! Ten drugi rok żywotnej pracy jest chlubnym dowodem rosnącego zainteresowania lotnictwem, dojrzewającego zrozumienia potrzeb obrony i postępu. Obcokrajowcy powtarzają litery LOPP ze zdumieniem, stawiając organizację naszą za wzór podobnym instytucjom u siebie. Szpalty francuskich pism lotniczych jak „L'aéro-sports", jak „Les ailes" zapełniano informacjami o nas, liczne reprodukcje plakatów Ligi świadczyły o tem, że oczy, skierowane na nas z zagranicy, bacznie śledzą każdy nasz krok. Nie wpadajmy jednak w ślepy zachwyt, nie przeceniajmy siebie — pole, do niedawna odłogiem leżące, zaledwie w części zostało uprawione. Szmat drogi jeszcze przed nami, wielkich wysiłków jeszcze nam potrzeba.

Niejednokrotnie powtarzaliśmy, jakie są prac naszych wytyczne — przez realizację jakich dzieł do celu zmierzamy. Dziś będzie naszym zdaniem stwierdzić — ile się już zrobiło, co przyniósł konkretnego rok ubiegły.

Rok więc ten zostanie zapisany w dziejach naszej organizacji jako rok ostatecznego skonsolidowania się wewnątrz i poważnych poczynań na zewnątrz. W roku tym sieć naszej organizacji pokryła ostatecznie całą Polskę, niema dziś miasta Wojewódzkiego czy powiatowego, gdzieby nie było naszego odpowiedniego Komitetu. Posiadamy nadto Komitet Stołeczny, oraz miejski w Poznaniu.

Praca nasza nie ogranicza się jedynie do ram Rzeczypospolitej, myślimy także o większych skupieniach Polaków za granicą. W ubiegłym roku powstał nasz Komitet autonomiczny w Paryżu p. n. „Towarzystwo Lotnik Polski we Francji", dzięki któremu nawiązaliśmy kontakt z francuskim przemysłem lotniczym i jesteśmy w możności udzielania praktyk lotniczych w fabrykach francuskich naszym inżynierom. Obecnie jest w trakcie organizacji Komitet LOPP w Wiedniu.

Około pół miljona członków rzeczywistych Ligi oraz wspomniana sieć Komitetów LOPP jest miarą rozwoju naszej organizacji.

Tyle, co dotyczy wewnętrznej organizacji Ligi. Jeżeli teraz chodzi o naszą pracę na zewnątrz, to

musimy przedewszystkiem wspomnieć o wielkim wysiłku prac propagandowych, którego widocznym znakiem jest wydanych: około 550 000 odezw i druków, 400 000 broszur i książek, 400 000 plakatów, 500 000 odznak, półtora miljona znaczków różnego rodzaju, — wygłoszonych odczytów ponad 1000 i wykonanych przeszło 100 lotów propagandowych.

W związku z działalnością propagandową pozostaje nasza działalność wydawnicza. Wydaliśmy szereg wartościowych książek z dziedziny lotniczej, które dotarły do najdalszych zakątków naszego kraju, pogłębiając w społeczeństwie wiedzę lotniczą i szerząc w niem zamiłowanie do lotnictwa. Za doskonałą książkę pułkownika Abżółtowskiego „Lotnictwo w wojnie współczesnej“ otrzymaliśmy gorące podziękowanie od p. Ministra Spraw Wojskowych i Szefa Sztabu Generalnego; książka p. Garczyńskiego p. t. „O władzę nad błękitami“ spotkała się z nader życzliwem przyjęciem ze strony Ministra Oświaty i znalazła szeroki oddźwięk w prasie; książka inż. Mokrzyckiego — „Teorja i budowa samolotów“, oraz pilota Woyny „Modelarstwo Lotnicze“, każda w swoim zakresie, wypełniają dotkliwe luki w naszej fachowej literaturze lotniczej, itd.

Niezależnie od naszego organu „Lot Polski“, który, zarówno dzięki swojej wytwornej szacie jak i doborowej treści, cieszy się dużą poczytnością i popularnością, wydajemy „Przegląd Lotniczy“ dla inż. techników, „Młodego Lotnika“ dla młodzieży, „Samolot“ dla ludu wiejskiego i sporadyczne wydawnictwa lokalne.

Jak wiadomo, piętą Achillesową naszego młodego lotnictwa jest brak fachowych, wyszkolonych pilotów i mechaników. W kierunku zapobieżenia temu brakowi idą wszystkie wysiłki Ligi. W tym celu założyliśmy i sfinansowaliśmy kosztem 325 000 zł. pierwszą cywilną szkołę pilotów w Poznaniu, która wkrótce już wypuści pierwszą partję około 50 wyszkolonych pilotów. Koszta drugiego kursu w roku bieżącym wyniosły 420 000 zł. Niezależnie od tego Komitet Wojewódzki w Warszawie subsydjuje tutejszą szkołę pilotów Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego. W Bydgoszczy otwieramy kosztem 100 000 zł cywilną szkołę mechaników lotniczych. Pierwszy kurs obliczony na 70 uczni rozpocznie się 16 kwietnia b. r. W stadjum organizacji znajdują się podobne szkoły w Grudziądzu i Sosnowcu. Zagranicą kształcimy 5 inżynierów, 35 inżynierom udzieliliśmy praktyki w fabrykach francuskich; nadto prowadzimy wykłady lotnicze na Uniwersytecie w Poznaniu i przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie.

Celem budzenia zainteresowania lotnictwem w szerokich kołach zorganizowaliśmy następujące kursy modelarstwa:

1. Przy kole miejscowem LOPP w Chełmie — założony w grudniu ubiegłego roku.

2. Przy kole miejscowem LOPP w Chrzanowie — założony w grudniu ubiegłego roku.

3. Przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie — w stadjum organizacji.

4. Kurs zorganizowany przez Zarząd Główny LOPP w Warszawie przy współudziale Ministerstwa Oświaty w dniach 7 do 31 lipca ubiegłego roku ukończyło 45 słuchaczy.

W ścisłem porozumieniu z M. S. Wojsk. i Ministerstwem Kolei pracujemy nad rozbudową sieci lotnisk w Polsce. W ubiegłym roku zbudowaliśmy lotnisko w Łodzi wielkości 75 morgów z hangarem i budynkiem administracyjnym i z własną szosą do miasta; kosztem 190 000 zł budujemy lotnisko w Katowicach. W projekcie budowa 9 lotnisk i urządzenie 44 terenów do lądowania, na co w roku bieżącym preliminujemy miljon złotych.

W Warszawie wybudowaliśmy własny hangar. Posiadamy eskadrę propagandową złożoną z 12 aparatów. Plan lotów propagandowych w roku bieżącym zawiera zwiedzenie 250 miejscowości (godzin lotu 800), koszt ich wyniesie 120 000 zł.

Oceniając w pełni doniosłość lotów szybowych, które zagranicą święcą triumfy podczas gdy my na tem polu pozostajemy całkiem w tyle, niezależnie od sfinansowania zeszłorocznego konkursu w Gdyni, pracujemy nad stworzeniem szybowiska dla lotów bez silnika. W tym celu zorganizowaliśmy w końcu ubiegłego roku wyprawę do Dukli dla zbadania tamtejszego terenu, pod kierownictwem znanego pilota p. Karpińskiego. Rezultaty wyprawy są obecnie opracowywane.

Na zakończenie z prawdziwą dumą i w radosnem poczuciu spełnionego obowiązku wspominamy o głównem dziele Ligi, dziele monumentalnem, które stworzy podwalinę dla narodowego polskiego lotnictwa. Dziełem tem jest wybudowany przez Ligę w Warszawie kosztem z górą miljona złotych i ofiarowany Państwu gmach Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice Warszawskiej. Budowa prowadzona pod osobistem kierownictwem znakomitego naszego uczonego, członka Zarządu Głównego LOPP profesora Witoszyńskiego jest już na ukończeniu i pod dachem i zapewne w ciągu najbliższych kilku miesięcy otworzy szeroko podwoje polskiej wiedzy, technice lotniczej, oddając im do rozporządzenia wszystkie najnowsze urządzenia i ulepszenia, jakiemi nie może się poszczycić żaden Instytut Aerodynamiczny w Europie.

Praca Ligi jak już wspominaliśmy, cieszy się za granicami naszego Państwa (wyjątek Sowiety i Niemcy) żywem uznaniem, a na dowód tego pozwalamy sobie przytoczyć słowa Széfa czeskiego lotnictwa wojskowego, generała Czeczek'a: „Proszę w moim imieniu złożyć kierownictwu Ligi Obrony Powietrznej Państwa szczere wyrazy uznania dla jej dotychczasowej owocnej działalności, z jednoczesnem życzeniem dalszej pomyślnej pracy ku chwale polskiego lotnictwa. Proszę powiedzieć i to, że my, Czesi winniśmy Wam zazdrościć takiej organizacji."

Dla społeczeństwa polskiego winno być to jednym dowodem więcej, że Liga — instytucja dla Państwa konieczna, idzie po właściwej drodze.

Z ufnością zatem pod sztandarami Ligi winniśmy spoglądać w przyszłość! Lecz biada nam jeśli wysiłki nasze przestaniemy wytężać! Nie wolno stać nam w miejscu, bo czyniąc tak zaczniemy się katastrofalnie cofać!

„Fortyfikacja, lotnictwo i gazy".

(W sprawie artykułu gen. Burhardta.)

W jednym z ostatnich numerów Kurjera Porannego Warszawskiego (z dnia 7. marca) — został umieszczony artykuł p .gen. Burhardta pod tytułem „Fortyfikacja lotnictwo i gazy". Artykuł ten do pewnego stopnia jest nawiązany do poprzednich dwóch artykułów tegoż autora omawiających sprawę fortyfikacji stałych w Polsce (patrz Kurjer Poranny z listopada r. u.).

Dopóki p .gen. Burhardt przedstawiał swą koncepcję otoczenia Polski „chińskim murem", uzasadniając bardziej lub mniej trafnie konieczność rozwiązania sprawy fortyfikacyj stałych, widząc w tem również i rozwiązanie problemu bezrobocia — artykuły te nie nastręczały głębszych reflekcyj. W ostatnim natomiast artykule „Fortyfikacja, lotnictwo i gazy" autor prowadząc nadal konsekwentnie swe idee stara się bądź znacznie pomniejszyć zadania i skuteczność użycia w wojnie takich broni jak lotnictwo i gazy, bądź sprowadzić je do zera.

Powyższy pogląd jest objawem poniekąd zrozumiałym tembardziej biorąc pod uwagę, że my nie odczuliśmy (chwała Bogu) w roku 1918/20 prawdziwych działań lotnictwa a ponadto oficerowie z byłej armji rosyjskiej nie mieli możności zapoznać się z działalnością lotnictwa niemieckego, gdyż wojna na froncie rosyjskim była de facto ukończoną dnia 17. stycznia 1917 r. wtedy, kiedy lotnictwo niszczycielskie było w zarodku rozwoju.

Na wstępie swego artykułu p. gen. Burhardt przedstawia urywek z nieznanego mi dzieła:

....„Całą uwagę trzeba skupić na lotnictwie i gazach. Można zbudować umocnienia stałe nad granicami a lotnicy je zburzą albo przelecą nad nimi napadną na miasta, składy amunicji, warsztaty wewnątrz kraju, zniszczą je z pomocą bomb i gazów i zmuszą do zakończenia wojny".

W ślad za tym urywkiem dodaje autor od siebie:

„Niestety takie lub mniejwięcej takie poglądy wypowiadają nie tylko laicy ale często i wojskowi."

Zaczem przejdę do omówienia ogólnoświatowego poglądu na użycie lotnictwa i gazów, chciałbym również przytoczyć charakterystyczne urywki:

1. „Wydarzenia należy przewidywać zawczasu: i aby osiągnąć powodzenie trzeba miesiącami zastanawiać się nad tem co się może wydarzyć w przyszłości." (z listów Napoleona)
2. ....„W tem wszystkiem patrzę tak daleko, jak może na to pozwolić zdolność przewidywania ludzkiego" (z listów Napoleona).
3. Urywek z artykułu p. Jacques Mortan'a w Tres Sport „omawiającego zagadnienie bezpieczeństwa powietrznego Francji: „Rozumowanie z r. 1914 jeśli to tak mogę określić, ponownie powróciło w pewnym stopniu do oficerów'...

   ...„Stare zasady, które poprzedzały jeszcze mobilizację 1914 r. pozostają dla nich niezmienione"...

   ...„oni zachowują stare tradycje, zachowują te same zasady taktyki, które przekazywano z ojca na syna, nie myśląc o tem, że wojna światowa mimo to zmodyfikowała w pewnym stopniu dotychczas przyjęte sposoby użycia."

Przejdę do omówienia użycia w przyszłej wojnie lotnictwa niszczycielskiego.

Najzupełniej słusznie zaznacza p. gen. Burhardt, że lotnictwo niszczycielskie nie jest w stanie zniszczyć bombami wszystkich fortyfikacyj stałych. Do takich zadań nikt nigdy lotnictwa niszczycielskiego nie używał i prawdopodobnie używać nie będzie. Zadanie zniszczenia fortyfikacyj stałych, pozostawione było i będzie artylerji ciężkiej.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Sprawozdania.

Sprawozdanie z działalności Poznańskiego Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa za rok 1925.

Stan Komitetu Wojewódzkiego na 1 stycznia 1926 r. przedstawia się w cyfrach następująco: Komitetów Powiatowych 33, Komitetów Miejskich 3, Kół na prawach Komitetów Powiatowych 2, Kół luźnych 3, ogółem Kół na terenie Komitetu Wojewódzkiego 281. Powyższe Koła wraz z Kołami Kolejowemi liczą ogółem 47 429 członków. W roku sprawozdawczym zostały zorganizowane Komitety Powiatowe, w Chodzieży, Czarnkowie, Grodzisku, Jarocinie, Krotoszynie, Międzychodzie, Pleszewie i Strzelnie. W sprawach organizacyjnych dokonano 30 wyjazdów.

Szerząc propagandę lotnictwa za pomocą żywego słowa organizował Komitet Wojewódzki szereg odczytów. W ciągu roku 1925 prelegenci wygłosili ogółem 195 odczytów propagandowych, informacyjnych i o lotnictwie, ilustrowanych przeważnie przezroczami. Niepowetowaną stratę poniósł Komitet przez śmierć por. obs. Tadeusza Strehla, niestrudzonego współpracownika i prelegenta Komitetu.

W dniu 13 września 1925 r. otwarta została na terenie Targu Pozn. Wielka Wystawa Lotnicza zorganizowana przez Komitet Wojewódzki, Komitet Miasta Poznania i Związek Lotników Polskich przy wydatnym współudziale 3 pułku lotniczego. Wystawa ta, której uroczystego otwarcia dokonał Pan Prezydent Rzeczypospolitej, zgromadziła w wielkiej hali eksponaty wytwórni „Samolot" w Ławicy, 3 p. lotn. w Ławicy, Centr. Zakł. Lotn. w Warszawie, Dyonu Morskiego w Pucku, Baonu Balonowego w Toruniu, S. A. „Aero" w Poznaniu, szybowce i wiele innych, dając całkowity i wyczerpujący przegląd wszystkich działów lotnictwa. Wystawę zwiedziło 20 000 osób.

W czasie Tygodnia Lotniczego zaczęła obiegać Województwo, urządzona staraniem Komitetu Wojew., Wystawa Objazdowa, mieszcząca się początkowo w jednym, rozszerzona następnie do dwóch wagonów kolejowych 4-ej klasy. Zawiera ona wszystko, co zilustrować może obecny stan i rozwój lotnictwa. Celem pogłębienia wiadomości zwiedzających rozdaje się bezpłatnie specjalny „Przewodnik po Objazdowej Wystawie Lotniczej".

Komitet Miejski w Bydgoszczy, pod sprężystem przewodnictwem p. dr. Potockiego, zorganizował podczas Tygodnia Lotniczego Wystawę Lotniczą w szkole wydziałowej przy ul. Konarskiego. Wystawa obejmowała: silniki, płatowce, broń lotniczą, radjo, meteorologję, technologję, aerofoto i statystykę. Zwiedziło ją 5 000 osób.

W roku sprawozdawczym organizowano wycieczki szkolne i urzędników na lotnisko w Ławicy, umożliwiając zwiedzenie wytwórni „Samolot" i hangaru „Aero".

W celu ożywienia propagandy i zadośćuczynienia licznym prośbom Komitetów Powiatowych, nabył Komitet Wojew. dla lotów propagandowych trzy samoloty: dwa typu „Hanriot 19" z wytwórni „Samolot" i jeden typu „Albatros B/2" za pośrednictwem Zarządu Głównego LOPP. Pozatem oddano w depozyt Muzeum Wojskowemu w Poznaniu wodnopłatowiec Komitetu Wojewódzkiego typu „Macchi". Lotów propagandowych połączonych z pokazem zorganizowano ogółem 11.

W okresie Targu Międzynarodowego w Poznaniu wyświetiano wieczorami przezrocza propagandowo-lotnicze na placu Wolności, oraz ustawiono przed dworcem kolejowym w Poznaniu reklamę, tworzącą z żarówek elektrycznych napis „Wstąp do LOPP".

Podczas Targu jak również podczas Tygodnia Lotniczego zaopatrzono kinematografy w komplet przezroczy propagandowych. Filmy lotnicze wyświetlano przez przeciąg 15 dni na Wystawie Lotniczej w Poznaniu poczem wysłano je do Bydgoszczy, Gniezna, Grodziska, Jarocina i Wolsztyna. Również na czas trwania Targu Międzynarodowego zorganizowano reklamę witrynową wydawnictw L. O. P. P. w większych księgarniach poznańskich. Podobną reklamę organizował Komitet Wojew. w niektórych miastach powiatowych.

W dalszym ciągu swych prac zwrócił Komitet Wojew. szczególną uwagę na szkolnictwo lotnicze. Zainicjowane w roku 1924 wykłady lotnicze przy Wydziale Filozoficznym Uniwersytetu Poznańskiego, wszczęto w roku 1925 od początku roku akademickiego. Wykłady obejmowały aeromechanikę, encyklopedję lotniczą, aeronautykę, aerofotografję i encyklopedję aerodynamiki. Wyłady powyższe udostępniono szerszym warstwom zainteresowanych. Komitet Miejski w Bydgoszczy kontynuował w roku 1925 Kursy Lotnicze i Obrony Przeciwgazowej, które w czasie letnim połączone zostały z praktycznemi ćwiczeniami w Centralnej Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy. W myśl dyrektyw Zarządu Głównego roztoczył Komitet Wojew. opiekę nad Cywilną Szkołą Pilotów w Poznaniu. Komitet wypłaca miesięcznie 1 000 zł na poprawienie wiktu uczni tej Szkoły. Wobec doboru niezamożnej młodzieży wypłacił Komitet 5 000 zł na zakup ciepłej odzieży i bielizny, oraz zapoczątkował czytelnię, zamawiając dla Cywilnej Szkoły Pilotów, szereg pism lotniczych ilustrowanych i codziennych.

Rozszerzając zakres prac Ligi na młodzież szkolną, zorganizowano wespół z Komitetem LOPP, miasta Poznania „Wydział Młodzieży LOPP", którego zadaniem jest organizacja Kursów Modelarstwa Lotniczego. W listopadzie 1925 r. powołano do życia pierwsze trzy kursy w Gimnazjum im. Bergera w Poznaniu, na które uczęszcza 32 uczniów. W dalszym ciągu poczyniono kroki do stworzenia analogicznych kursów w Gnieźnie, Inowrocławiu i Rawiczu, na które będzie uczęszczało ogółem 200 uczni.

Komitet Wojewódzki wydał własnym nakładem w ciągu roku 1925 następujące broszury: inż. Mokrzyckiego „Lotnictwo Zachodnie a nasze", mjr. pil.

Szczudłowskiego „Zarys Historji Samolotów i Balonów", O. Tuskiewicza „Przyszłość lotnictwa" oraz „Przewodnik po Objazdowej Wystawie Lotniczej" pióra por. Jankowskiego. W końcu roku zakończono druk trzytomowego dzieła inż. Mokrzyckiego „Teorja i budowa samolotów" będącego pierwszym polskim podręcznikiem techniki lotniczej. Pragnąc podzielić się ze swymi członkami wiadomościami o pracach Ligi i o rozwoju lotnictwa wydawał Komitet Wojewódzki własny biuletyn p. n. „Wiadomości LOPP" rozdawany bezpłatnie wszystkim członkom. Ogółem wydano w roku 1925 osiem numerów, z czego Nr. 1—6 po 40 000 egzemplarzy, zaś Nr. 7—8 w ilości 100 000 egz. specjalnie na Tydzień Lotniczy. Korzystając z oferty Komitetu Wojewódzkiego we Lwowie, wydano „Kalendarzyk na rok 1926". Prócz wyżej wymienionych ukazały się jeszcze: pocztówki „Lotnictwo nasze i sąsiadów", afisze propagandowe i ulotki, których podczas lotów zrzucono ogółem 500 000 sztuk. Komitet miejski w Bydgoszczy wydał wycinanki samolotu typu „Breguet". Przywiązując duże znaczenie do propagandy prasowej, zasilał Komitet swemi artykułami szereg pism miejscowych i prowincjonalnych. Ogółem wysłano do prasy 184 artykuły treści lotniczej, propagandowej i informacyjnej. Komitet Wojewódzki zorganizował czytelnię prenumerując cały szereg pism fachowych lotniczych i prasy codziennej, udzielił subsydjum 3 pułkowi lotniczemu na rozszerzenie bibljoteki fachowej oraz kładzie specjalny nacisk na organizację bibljotek lotniczych w średnich zakładach naukowych oraz po Kołach LOPP.

W zrozumieniu znaczenia jedynej w Wielkopolsce fabryki samolotów, wytwórni „Samolot" w Ławicy, starając się przyczynić do normalnego jej rozwoju użyczył Komitet Wojew. pożyczki w wysokości 23 000 zł, która została następnie zaliczona na poczet należności za zamówione w „Samolocie" dwa aparaty systemu „Hanriot 19".

Przeznaczono i wypłacono 5 000,— zł nagród na Konkursie Szybowców w Gdyni, urządzonym przez Związek Lotników Polskich pod protektoratem LOPP. Przyznano tytułem subwencji 1 000 zł sześciu konstruktorom szybowców, oraz udzielono dotacji w wysokości 1 000 zł Polskiemu Kołu Modelowemu.

Rozpoczynając pracę na rok 1926, główną troską Komitetu będzie, w myśl rozdziału pracy, uchwalonego przez Zarząd Główny, otoczenie opieką Kursu Mechaników w Bydgoszczy. Po osiągnięciu znacznego sukcesu pod względem ilości członków, należy obecnie zwrócić baczną uwagę na regularne uzyskiwanie składek, co niestety w wielu wypadkach zawodziło. Jednym ze środków zaradczych będzie wprowadzenie nowych legitymacyj z mareczkami opłaty wlepianemi miesięcznie.

Nieocenione usługi oddaje rozwojowi Ligi na terenie Wielkopolski osobisty wpływ jednostek, jak administracja państwowa czy to w osobach pp. Starostów, Sekretarzy pow. czy też Komisarzy Obwodowych.

Trzecia rocznica istnienia na terenie Wielkopolski Ligi Obrony Powietrznej Państwa powinna zastać Komitet Wojewódzki zorganizowany ostatecznie, przy współpracy Komitetów Powiatowych we wszystkich powiatach bez wyjątku, przy coraz głębszem uświadomieniu członków, rekrutujących się ze wszystkich warstw, tak starszego społeczeństwa, jak również i młodzieży, oddającej się od najwcześniejszych lat pracy dla rozwoju lotnictwa przez liczne i chętne zajmowanie się modelarstwem, prowadzącem w przyszłości do budowy płatowca.

Sprawozdanie roczne Komitetu L. O. P. P. Poznań — miasto za czas od 1. 1. do 31. 12. 1925 r.

Potężny rozwój lotnictwa w ostatniej dobie, dał ludzkości znakomity środek komunikacyjny, stosowany dziś już na wielką skalę w całym cywilizowanym świecie.

Polska, dzięki swemu położeniu geograficznemu i konfiguracji terenu, jest powołana do odegrania wybitnej roli w komunikacji lotniczej, pośrednicząc między wschodem a zachodem Europy. Przez niewyzyskanie tego momentu narażamy się na nieobliczalne szkody, nie ciągnąc korzyści z komunikacji, tracąc warunki rozwoju własnego przemysłu lotniczego i pozbawiając się tem zaniedbaniem możności obrony na wypadek wojny.

Polska na polu lotnictwa pozostała daleko poza innemi państwami. Budowa odrodzonego Państwa wymaga takich wysiłków na wszystkich polach, pochłania tyle energji i zasobów pieniężnych, że w warunkach, w jakich Polska się obecnie znajduje, ani rząd sam nie może podołać ogromowi zadania, ani skarb olbrzymim wkładom finansowym na cele lotnictwa. Chcąc uchronić granice naszego Państwa, a temsamem bezpieczeństwo kraju własnego i swego mienia, niezbędnem jest współdziałanie całego społeczeństwa. Celem rozwiązania powyższego zadania, stworzono Ligę Obrony Powietrznej Państwa, pod protektoratem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z Głównym Zarządem w Warszawie, podzielając pracę utworzenia kół na komitety wojewódzkie i miejscowe. Dnia 29-go listopada 1923 r. zwołał Prezydent stoł. m. Poznania, p. Cyryl Ratajski, zebranie konstytucyjne L. O. P. P., na którem w zrozumieniu ważności sprawy, utworzono Koło m. Poznania. Koło to podlegało do 1-go stycznia b. r. Komitetowi Wojewódzkiemu w Poznaniu. W myśl nowego statutu L. O. P. P., rozdział VIII, art. 60, przyznano Kołu m. Poznania te same prawa co Komitetowi Wojewódzkiemu pod nazwą: Komitet L. O. P. P. Poznań-miasto. Na walnem zebraniu delegatów naszego Komitetu, dnia 28 maja b. r., ukompletowano zarząd, w skład którego weszli:

pp. Cyryl Ratajski — Prezes.
Dyrektor Dziurzyński — Wiceprezes I.,
Wyższy radca kraj. Dziedzicki — Wiceprezes II.,
Naczelnik biur Wałecki — sekretarz,
urzędn. Magistratu Kudliński — zast. sekretarza,
radca inż. Drozdowicz — skarbnik,
urzędn. Magistratu Ciesielski — zast. skarbnika,
Dr. Ossowicki — ławnik I.,
nadinsp. Więziennictwa Szews — ławnik II.,
Dyrektor Dobrzeniecki — ławnik III.,

Do Komisji Reklamowej:

pp. Bolesław Szczepkowski — Naczelny Redaktor Kurjera Poznańskiego,
por. Strehl — Dowódca Aerofoto 3 p. lotniczego,
inż. Bohatyrew — z firmy „Samolot" w Ławicy.

Do Komisji Rewizyjnej:
pp. Cyprycki — sekretarz miejski,
Tabernacki — sekretarz miejski,
Maliński — mistrz garncarski.

Jako delegaci do Głównego Zarządu:
pp. Chybiński — naczelnik Biura ubogich,
Jagodziński — radca Ubezpieczalni Krajowej,
Sikorski — pułkownik 58 p. p. wlkp.

W roku bieżącym ustąpiło na skutek śmierci 2 członków Zarządu i to: ś. p. radca Drozdowicz, skarbnik i por. Strehl, członek komisji reklamowej. W Zmarłych [illegible] straciliśmy gorliwych współpracowników. Cześć ich pamięci!

Działalność organizacyjna.
Na terenie Komitetu miasto, utworzono 128 Koła.

Rozwój Komitetu w członkach:

Stan 1. 12. 1924	6 155
styczeń 1925	847
luty	816
marzec	463
kwiecień	525
maj	631
czerwiec	478
lipiec	80
sierpień	70
wrzesień	290
październik	75
listopad	140
grudzień	160
razem	10 225
wystąpiło	165

Obecny stan członków Komitetu wynosi 10 060.
Członkowie dzielą się liczebnie na poszczególne kategorje, i to:

Wspierających	Dożywotnich	Założycieli	Rzeczywistych	Nadzwyczajnych
1	4	76	3303	6676

W roku sprawozdawczym odbyło się:
1 Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Delegatów,
1 Zwyczajne Walne Zgromadzenie Delegatów,
18 zebrań Zarządu
2 „ delegatów kół w sprawie tygodnia propagandy,
6 „ komisji tygodnia propagandy,
2 „ komisji reklamowej,
2 „ Komitetu wystawowego,
4 rewizje kasy i ksiąg.

Pozatem wysłano delegatów na:
9 zebrań Komitetu Wojewódzkiego Poznańskiego, i
4 zebrania prezesów i sekretarzy do Głównego Zarządu w Warszawie.

Działalność propagandowa.
Urządzono 3 popularne wiece oraz tydzień propagandy lotniczej. Wygłoszono 56 propagandowych odczytów w Towarzystwach i urzędach. Uruchomiono przez przeciąg 5 miesięcy, stałe bezpłatne wykłady z przezroczami o lotnictwie, które odbywały się co sobotę w Uniwersytecie. Rozdzielano pomiędzy członków bezpłatnie miesięcznik L. O. P. P. wspólnie z Komitetem Wojewódzkim Poznańskim. Uruchomiono wystawę lotniczą od 18—28 9-go b. r., na której ustawił Komitet kiosk dla sprzedaży broszurek i werbowania członków. Rozlepiono 2500 plakatów, rozdano 5000 rozmaitych odezw, 1000 broszurek, 120 tysięcy ulotek propagandowych, rozesłano 1600 pism do Towarzystw, Cechów, Banków, urzędów, szkół, fabryk i t. p., z prośbą o zakładanie kół, wydzielono 10 000 ulotek do 110 przedsiębiorstw, jak księgarni i składów, które posiadają pakownie, z prośbą o załączenie ulotek przy sprzedaży towarów. Pozatem wydano w czasie Targu Poznańskiego odezwy i fotografje L. O. P. P., przytem osiągnięto ściślejszy kontakt z przedstawicielami prasy tak miejscowej, jak i zagranicznej, której udzielono ustnie informacji o rozwoju lotnictwa i wydano materjał propagandowy. Zaprowadzono w szkołach wycinanki i nalepki na kajety. Zakupiono 2 samoloty (szkolne) i aparat projekcyjny, które służą dla propagandy tak naszego jak i Komitetu Wojewódzkiego Poznańskiego. W celu poparcia pisma „Lot Polski", rozdziela się po kawiarniach, interesach fryzjerskich, poczekalniach lekarskich i w kolejce elektrycznej, bezpłatnie miesięcznik „Lot Polski", w którym wlepiono jako pierwszą stronnicę, naszą odezwę do obywateli o zapisywanie się na członków i abonowanie powyższego pisma.

W prasie umieszczono 34 artykuły propagandowe i 106 komunikatów, wyznaczono szereg filji, w których przyjmują się zapisy na członków we wszystkich dzielnicach miasta. Zaprowadzono nowe legitymacje systemu znaczkowego.

Tydzień lotniczy.
Na projekt Głównego Zarządu L. O. P. P., zorganizowano w Poznaniu od 6. do 18 września b. r., tydzień propagandy lotniczej. Komitet nasz rozesłał i rozlepił w tym celu 2000 plakatów i rozmaitych odezw 8000, rozdał 1500 broszur, 16 000 samolocików i 10 000 kartek pamiątkowych na kwestę uliczną, oraz rozrzucił z własnych aparatów 100 000 ulotek propagandowych. Ponadto demonstrowano przezrocza oraz filmy z odezwami L. O. P. P. na Placu Wolności, w uczelniach i przez cały tydzień propagandy w 5 największych kinach miasta Poznania. Wysłano 600 próśb o dobrowolne datki i 1500 zaproszeń do obywateli, celem wzięcia udziału w uroczystościach. Z powodu stałej niepogody, imprezy pod gołem niebem się nie udały, wobec czego dochód z tygodnia był mniejszy, niż w roku ubiegłym.

Działalność finansowa.
Rozesłano 1500 odezw do przedsiębiorstw z prośbą o dobrowolne datki, rozsprzedano 2000 nalepek, 2000 znaczków, 25 000 nalepek kajetowych, 3000 wycinanek modelu „Breguet", 800 broszur, 2300 oznak członkowskich, 200 fotografji i 800 pocztówek. Rozdzielono częściowo za opłatą lub w komis bloczki rachunkowe właścicielom lokali i domów, trzymając z nimi kontakt, celem dalszego wydziału. Urządzono 5 koncertów, 18 imprez, 3 kwesty uliczne, 2 kwesty po przedsiębiorstwach i urzędach, sprzedaż baloników z wyznaczeniem nagród i loterję fantową, na którą otrzymaliśmy bezpłatne dary od kupców. Za zezwoleniem Kuratorjum Okręgu Szkolnego, uruchomiono we wszystkich uczelniach miasta Poznania, przedstawienia magiczne, z których dochód był dość poważny. W dalszym ciągu umieszczono w poważniejszych przedsiębiorstwach, jak hotelach, restauracjach, kawiarniach, składach fryzjerskich itp., puszki dobrowolnych datków, które poza propagandą, przyniosą pewien stały zysk.

W myśl uchwał Zarządu, udzielono następujące subsydja:

1. dla uczniów szkoły budowy maszyn za wykonanie najlepszego modelu szybowca, nagrodę . 250,00 zł
2. Związkowi Lotników Polskich na udzielenie nagród w konkursie szybowców w Gdyni . . . 2 000,00 zł
3. Związkowi Lotników Polskich za wykonanie szybowca na konkurs w Gdyni . . . . . . 250,00 zł
4. Związkowi Lotników Polskich na pokrycie kosztów konkursu szybowców w Gdyni . . . 700,00 zł
5. Komitetowi Wojewódzkiemu L. O. P. P. jako pokrycie połowy kosztów na urządzenie Wystawy Lotniczej w Poznaniu . . . . 2 985,50 zł
6. Na uruchomienie wykładów o lotnictwie w Państwowej Szkole Budowniczej w Poznaniu . . 1 530,00 zł (płatnych w ratach miesięcznych po 255.— zł. Wykłady rozpoczęto dnia 16. 11. 25. przy udziale 80 słuchaczów).
7. Dowództwu Oddziału służby lotniczej w Poznaniu na powiększenie bibljoteki L. O. P. P. . 500,00 zł
8. p. Józefowi Mikulskiemu na pokrycie kosztów wyszkolenia w Cywilnej Szkole Pilotów Poznań-Ławica . . . . 6 500,00 zł (płatnych w ratach i to: 1000,— zł przy rozpoczęciu szkolenia, 2000,— zł przy wykonaniu warunków H. 14, resztę w dniu ukończenia szkoły).

Kończąc sprawozdanie, apelujemy do wszystkich przedstawicieli kół, ażeby poparli dążenia i pracę Zarządu dla przeprowadzenia programu na rok 1926, oraz wykonywali jego zarządzenia i dopomogli do zorganizowania wszystkich obywateli miasta Poznania, które powinno się stać wzorem dla całej Rzeczypospolitej, co przy dobrej woli i zbożnej pracy osiągniemy.

Poznań, dnia 1. stycznia 1926 r.

Komitet L. O. P. P. Poznań-miasto.
Za Zarząd:
(—) Dziurzyński, wiceprezes. (—) Wałecki, sekretarz.

Cywilna Szkoła Mechaników Lotn. w Bydgoszczy.

Jednym z najważniejszych warunków normalnej pracy w lotnictwie, jednostką, od której zależy sprawne działanie aparatu i silnika jak również bezpieczeństwo pilota, jest dobry mechanik, odpowiadający wymogom techniki nowoczesnej. Lotnictwo polskie odczuwa brak mechaników. Przedewszystkiem nie mamy mechaników cywilnych, ilość ich jest znikoma. Statystyka wykazuje, że na każdego pilota przypadać powinno 5 mechaników. Stan materjału ludzkiego naszego lotnictwa nie czyni zadość temu warunkowi. Wypełnić braki w szeregach mechaników lotniczych postawiła sobie za zadanie Liga Obrony Powietrznej Państwa przez stworzenie nieistniejącej dotąd u nas Cywilnej Szkoły Mechaników. Szkołę taką udało się L. O. P. P. zorganizować w początkach roku bieżącego w Bydgoszczy, przy tamtejszej Państwowej Szkole Przemysłowej Rzemieślniczej.

Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych otwartą zostanie z dniem 15 kwietnia r. b. Celem jej jest wykształcenie wykwalifikowanych mechaników, odpowiedzialnych za prawidłowe funkcjonowanie silników i płatowców oraz uzdolnionych do organizowania obsługi samolotów, oraz do ich konserwacji i naprawy. Szkoła przyjmować będzie kandydatów: 1. mających świadectwo ukończenia trzyletniej szkoły rzemieślniczo-przemysłowej, oddział ślusarski, 2. mających świadectwo ukończenia szkoły przemysłowych mistrzów mechaników, 3. zawodowych ślusarzy, posiadających świadectwa czeladnicze, 4. wreszcie takich pracowników w przemyśle metalowym, którzy wykażą się conajmniej 4-letnią praktyką zawodową i wykonają zadowalniająco próbną pracę czeladniczą.

Kandydaci mogą być w wieku od lat 17-tu do 24-ch. Przy równych kwalifikacjach otrzymują pierwszeństwo kandydaci w wieku przedpoborowym. Wszyscy kandydaci muszą się poddać oględzinom lekarskim, których wynik stanowi o przyjęciu. Przyjęci będą tylko zupełnie zdrowi, bez żadnych zarzutów.

Kandydaci muszą się wykazać gruntowną znajomością początków arytmetyki (4 działania liczbami całemi, początki ułamków) oraz znajomością języka polskiego w słowie i piśmie. Egzamin sprawdzający w tym zakresie składają tylko kandydaci, wymienieni pod 3. i 4. Dyrekcja Szkoły może według swego uznania polecić kandydatom wymienionym pod 3. i 4. wykonanie próbnej roboty czeladniczej.

Kandydaci, zgłaszający się do Cywilnej Szkoły Mechaników, składają swe podania do Dyrekcji Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy, ulica św. Trójcy 11, do których muszą być dołączone: 1. świadectwo obywatelstwa polskiego, 2. życiorys własnoręcznie napisany, 3. metryka chrztu, 4. świadectwo szkolne lub czeladnicze, 5. świadectwo moralności. O ile zamiast oryginalnych dokumentów składa się odpisy, to muszą one być uwierzytelnione na drodze urzędowej.

Kandydaci, przyjęci do Szkoły, pobierają naukę bezpłatnie i otrzymują bezpłatnie utrzymanie i mieszkanie. Absolwenci Szkoły po jej ukończeniu i po złożeni uegzaminów z wynikiem dodatnim, otrzymują świadectwa z ukończenia Szkoły i tytuł mechanika lotniczego. Każdy absolwent Szkoły jest zobowiązany po ukończeniu Szkoły odsłużyć w formacjach lotniczych wojska polskiego — niezależnie od obowiązku służby wojskowej — 18 miesięcy, na podstawie specjalnej umowy służbowej, jako t. zw. kapitulant.

Podania do Szkoły można składać do dn. 10-go kwietnia r. b. Kandydaci którzy otrzymują zawiadomienia, że mogą stawić się do egzaminu i oględzin lekarskich, otrzymują na ten czas pomieszczenie w bursie szkolnej.

Modelarstwo Lotnicze.

W dobie dzisiejszej, kiedy zainteresowanie się lotnictwem poczyna wzrastać, a zrozumienie obejmować coraz szersze rzesze umysłów, zaczyna się również pojawiać i wśród młodzieży zapał do przeniknięcia wszystkich możliwie tajemnic, jakie przed okiem laika kryje ten napowietrzny ptak Dwódziestego Wieku.

Młodzież w miarę rosnącego zaciekawienia poczyna samodzielnie konstruować modele samolotów, może gdzieś zaobserwowanych, lub tylko we własnej powstałych fantazji, bada, docieka, próbuje, by z czasem po doświadczeniu skromnych początkowo sił, oddać swą pełną poświęceń i umiłowania pracę, poważnie rozwijającemu się, a zagranicą bardzo ważnemu, działowi lotnictwa szybowego.

Liga Obrony Powietrznej Państwa zdaje sobie najzupełniej sprawę z doniosłości naprowadzenia na właściwe drogi tych wszystkich młodych ochotników, którzy gubią się nieraz w labiryncie rzeczy, im zupełnie jeszcze obcych, widzi co się na tem polu robi choćby w Niemczech, to też stwarzając przy swej organizacji Wydział Modelarstwa, organizuje młodzież, daje im pomoc fachową i materjalną.

Praca zbiorowa i wspólnie zebrane wysiłki, młodych konstruktorów, zorganizowanych w Koła Modelarskie, które poniżej wymienię, dają już duże konkretne rezultaty. Fachowe kierownictwo nad wszystkiemi tego rodzaju placówkami objął znany na terenie Wielkop. konstruktor p. B. Grajeta.

Dotychczas zorganizowano:

Koło Modelarskie przy Gimnazjum im. Bergera w Poznaniu, na który uczęszcza 26 uczniów na-

ść dzielonych na dwie grupy, wyższa — instruktorska i niższa, obie pod kierunkiem p. Grajety. W maju b. r. Koło to projektuje urządzenie Wystawy i konkursu.

Przy Seminarjum Nauczycielskiem w Rawiczu; Koło to liczy 60 uczestników — wykładowcą p. Gorczyca.

Przy Szkole Rzemieślniczej w Gnieźnie; liczba uczniów około 24. Wykładowcami pp. Pircewicz i Ogórkiewicz.

Przy Państwowem Gimnazjum Mat.-Przyr. w Inowrocławiu. Instruktorem p. Dzikiewicz.

Wytężona praca Ligi i na tem polu skierowana jest ku rozgałęzieniu możliwie najdalej swych placówek, tak że niebawem wiele jeszcze nie zorganisowanych modelarni zostanie uruchomionych; winniśmy nawet mieć nadzieję, że przy sprężystej działalności p. Grajety powstanie modelarnia wzorowa której brak zaczyna się już odczuwać.

W dalszym ciągu Wydział Modelarstwa ma na celu organizowanie konkursów.

Kronika i Komunikaty.

Stypendysta Ligi zagranicą.

W myśl programu pracy Ligi Obrony Powietrznej Państwa, Poznański Komitet Wojewódzki wysłał do Niemiec, do Technikum Mittweide, p. Jana Przewoźnego, jednego z najzdolniejszych i najpracowitszych pracowników Wytwórni „Samolot" w Poznaniu, na studja, przyznając mu stypendjum na koszta kształcenia się.

Komunikat.

Zarząd Komitetu Woj. w Poznaniu, podaje wszystkim Członkom do wiadomości, że w numerze majowym „Wiadomości LOPP", ukaże się sprawozdanie kasowe za r. 1925. Opóźnienie sprawozdania nastąpiło z powodu późniejszego nieco terminu zamknięcia ksiąg i przeprowadzenia dorocznej rewizji przez zaprzysiężonych rewizorów. W roku bieżącym w Wiadomościach będziemy podawać półroczne sprawozdania kasowe i każdomiesięczne sprawozdania z działalności i kroniki.

Komunikat.

Zarząd Komitetu miasto Poznań, podaje do wiadomości wszystkim czytelnikom, że sprawozdanie kasowe za rok 1925, ukaże się w numerze majowym „Wiadomości LOPP".

Z lotu ptaka.

POLSKA.

Pierwszy Zjazd Prasy Lotniczej. W dn. 3. grudnia 1925 r. obradował w Poznaniu I. Zjazd Polskiej Prasy Lotniczej. Udział w obradach wzięli przedstawiciele „Lotu Polskiego" (p. red. ppłk. Grzędziński), „Młodego Lotnika" z Warszawy (pp. red. Osiński i Troniewski), „Lotnika" z Poznania (pp. red. Ostrowski i inż. Bohatyrew) oraz „Wiadomości LOPP" (pp. dyr. Świątkowski, dyr. Wasilewski i red. S. M. Grabowski). Przewodniczył p. płk. Grzędziński. Z szeregu uchwał podajemy dwie najdonioślejsze:

1. Uważając, że rozwój lotnictwa polskiego wymaga największego skoncentrowania spraw zarówno przemysłu techniki lotnictwa, jak również jego zastosowań cywilnych w ręku jednego organu państwowego o kompetencjach Podsekretarjatu Stanu, Zjazd Prasy Lotniczej uchwala systematycznie dążyć do urzeczywistnienia tej zasady w możliwie najkrótszym czasie, stawiając jej urzeczywistnienie na głównem miejscu programu lotniczego, jako najpilniejszą potrzebę.

2. Uważając, że wyrób samolotów w naszej komunikacji powietrznej powinien wynikać z polityki lotniczej, zgodnej z ogólną polityką państwową i dążącej do uniezależnienia naszego lotnictwa od wpływów i metod obcych naszemu przemysłowi lotniczemu, Zjazd Prasy Lotniczej zwraca się do czynników rządowych i społecznych w lotnictwie polskiem o rewizję dotychczasowej polityki płatowców w polskiej komunikacji powietrznej.

Rezolucja Walnego Zebrania Zw. L. P. Związek Lotników Polskich na Walnem Zebraniu, odbytem w dn. 30. stycznia rb., uchwalił następującą rezolucję: „...Walne Zebranie Związku Lotników Polskich uważa za konieczne i domaga się utworzenia odpowiedniej instytucji centralnej, która reprezentowałaby sprawy lotnictwa cywilnego w Rządzie i która nadawałaby im odpowiednie kierownictwo. Zdaniem Walnego Zebrania Związku Lotników Polskich najodpowiedniejszą instancją byłby Podsekretarjat Stanu dla spraw lotnictwa cywilnego, podporządkowany ministrowi kolei."

Sieć linij komunikacyjnych w Polsce w roku 1925 wynosiła 2 670 klm, z czego na Polską Linję Lotniczą (linje Warszawa—Gdańsk, Warszawa—Lwów, Warszawa—Kraków, Kraków—Wiedeń) przypada 1 706 klm, na S. A. Aero 640 klm (linje Warszawa—Poznań, Poznań—Łódź, Warszawa—Łódź) i na „Compagnie international de navigation aérienne — 330 klm (linji Warszawa—Praga).

Największy hangar w Polsce zamówił Komitet Wojewódzki LOPP na Śląsk w Królewskiej Hucie,

Hangar ten stanie na lotnisku, które w roku bieżącym urządzone zostanie między Szopienicami i Sosnowcem.

Nasz przemysł lotniczy rozwija się pomyślnie. Szef Departamentu IV. Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk., generał-pilot Zagórski wygłosił odczyt w d. 29. stycznia rb. w Warszawie, podając szereg wymownych danych. Gdy w r. 1921 produkcja miesięczna samolotów w Polsce wynosiła równo 1, w roku bieżącym 3 fabryki lotnicze produkują łącznie około 40 samolotów. Przemysł lotniczy zatrudnia obecnie przeszło 2000 ludzi. W r. 1927 Towarzystwo „Frankopol" zacznie produkować silniki lotnicze. W r. 1928 uruchomiona zostanie fabryka motorów w Dęblinie.

Nowe tereny do lotów szybowych. L. O. P. P. zorganizowała wyprawę w okolice przełęczy Dukielskiej w Karpatach celem wyszukania odpowiednich terenów do lotów szybowych. Zbadano tereny następujące: Helenówek (534 m), Dania (696 m), Hyrowa Góra (694 m) i Cergowska Góra (718 m). Badania dały wyniki dodatnie.

Druga polska awjonetka. W początkach lutego dokonano w Bydgoszczy próbnego lotu na awjonetce braci Działowskich. Dokładny opis tego samolotu małej mocy podajemy w artykule p. t. „Wspaniały rozwój lotnictwa w r. 1925". Tu zaznaczamy tylko, że pierwszą awjonetką polską jest samolot studenta Politechniki Warszawskiej, Dąbrowskiego, którego opis podawaliśmy w swoim czasie, w Nr. 3. naszych „Wiadomości LOPP".

ANGLJA.

Słynny pilot Alan Cobham zakończył swój lot z Londynu do Captowne, rozpoczęty w listopadzie r. ub. Cobham, pokonując liczne piętrzące się trudności, przebył 13 000 klm.

AUSTRALJA.

Pilot Kingsford Smith czyni starania u rządu australijskiego o nawiązanie stałej komunikacji lotniczej między Australją a Nową Zelandją. Odległość wynosi 1 600 klm drogi morskiej, przejazd morzem trwa do sześciu dni. Projekt pilota, by dokonać próbnego przelotu, jest w trakcie realizacji.

AUSTRJA.

Austrjacki **Związek Miłośników Alp** zawarł umowę z towarzystwem lotniczem w sprawie prowiantowania za pomocą samolotów schronisk trudno dostępnych w Alpach. Samolotami zamierzają również posługiwać się w tym samym celu hotele i pensjonaty alpejskie, zdając sobie sprawę, że dowóz żywności krótszą drogą powietrzną spowoduje obniżenie cen.

DANJA.

W roku bieżącym odbędzie się lot z Kopenhagi do Tokio (20 000 klm — marszruta prowadzi przez Indje, Sjam i t. d. Lecieć mają piloci Botved i Herschend na aparatach Fokkera.

FINLANDJA.

L. O. P. P. W Finlandji założono Ligę Obrony Powietrznej Państwa. Przykład Polski daje wyniki zagranicą!

Samoloty ratują od śmierci. Masy lodu uwięziły w zatoce fińskiej 30 parostatków. Brak żywności na pokładzie statków groził załodze śmiercią głodową. Ratunek przyniosły samoloty, które, przy 30° mrozu poleciały nad zatoką i zrzucały żywność.

FRANCJA.

Rekord? Szef—pilot zakładów Bréguet'a, Coste, na aparacie Breguet 19 z silnikiem Hispano-Suiza 450/500 MK, wzniósł się na wysokość 6 000 m w ciągu 18 minut 30 sekund.

Na podbój Everestu. Zdobywca rekordu wysokości (12 066 m), pilot Callizo, zamierza przelecieć nad wierzchołkiem „króla gór", najwyższego szczytu świata, Everestu w Himałajach (8 840 m). Na pokładzie samolotu znajdować się będzie kinooperator. Jeżeli ten śmiały czyn zostanie pomyślnie zrealizowany, być może, że lotnicy dojrzą szczątki tragicznie zmarłych zdobywców Everestu, Irvinga i Mallowy'ego.

Samolot-ptak. Konstruktor Jean Pajot zbudował w Strasbourgu samolot o ruchomych skrzydłach, wyglądem swym zbliżony do ptaka. Skrzydła składają się z szeregu metalowych piór, również i ogon aparatu jest wzorowany na ptaku. Konstruktor spodziewa się pomyślnych wyników i liczy na osiągnięcie szybkości 40—45 kilometrów na godzinę.

X. Międzynarodowa Wystawa Lotnicza odbędzie się w Paryżu w grudniu 1926 r.

HISZPANJA.

Komendant Franco, kpt. Ruiz de Alda i chor. Duran dokonali przelotu przez Ocean Atlantycki, z Palos w Hiszpanji do wyspy Fernadto Norohna, odległej o 500 klm od Pernambuco. Długość rajdu wynosiła 5 870 klm, czas: 32 godz. 30 min. Najdłuższy przelot nad oceanem — 2 270 klm — trwał 13 godzin.

Lot na Filipiny. Zachęceni lotem kom. Franco, który, jako nagrodę za swój lot otrzymał od króla Alfonsa XIII tytuł szlachecki, organizują Hiszpanie w bieżącym roku rajd na Filipiny. Lot odbędzie się na trzech sześciopłatowcach, osiągających szybkość 220 kilometrów na godzinę. Lot ten, który rozpocznie się z Madrytu w dn. 15. kwietnia, będzie dziełem słynnych pilotów, kpt. Gozalez Gallarza i kpt. Martinez Estevez.

Redakcja i Administracja: Poznań, Komitet Woj. L. O. P. P. Wały Zygmunta, Dyrekcja Kolei Państwowych, pokój 38, tel. [illegible]
Godziny urzędowe: 9—14, 17-18.
Czcionkami drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 38.